

*coleção* PARLAMENTO

INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
94(469)(03)\*2 47310  
BIBLIOTECA

DICIONÁRIO DE  
HISTÓRIA DA  
I REPÚBLICA E DO  
REPUBLICANISMO  
VOLUME II: F-M



## FICHA TÉCNICA

Título Dicionário de História da I República e do Republicanismo. Volume II – F-M

### Coordenação científica

Ana Paula Pires (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

Carlos Cordeiro (Centro de Estudos Gaspar Frutuoso da Universidade dos Açores)

David Luna de Carvalho (Centro de Estudos de História Contemporânea do ISCTE)

Ernesto Castro Leal (Centro de História da Universidade de Lisboa)

Hélder Adegar Fonseca (NICPRI – Núcleo de Investigação em Ciência Política e Relações Internacionais)

Manuel Loff (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa e Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

Maria Fernanda Rolfo (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

Paulo Fontes (Centro de Estudos de História Religiosa da Universidade Católica Portuguesa)

Rui Ramos (Instituto de Ciências Sociais)

Vitor Neto (Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra)

### Coordenação geral

Maria Fernanda Rollo (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

### Edição Assembleia da República – Divisão de Edições

Revisão e índices Assembleia da República – Divisão de Edições (Conceição Garvão, Fernando Sequeira,

Maria da Luz Dias, Noémia Bernardo, Paula Crespo, Susana Oliveira, Teresa Fonseca)

Capa e design Nuno Timóteo

Paginação e pré-impressão Textype e Ana Rita Charoia

Impressão Rainho & Neves, Lda

Tiragem 600 exemplares

ISBN 978-972-556-556-8 (obra completa)

ISBN 978-972-556-558-2 (volume II)

Depósito legal 366 586/13

Lisboa, abril 2014

© Assembleia da República

Direitos reservados nos termos do artigo 52.º da lei n.º 28/2008, de 30 de julho.

[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt)

## ÍNDICE GERAL

<b>Introdução</b> .....	7
<b>Textos (F-M)</b> .....	11
<b>Índices</b> .....	1115
Índice de textos.....	1117
Índice de autores.....	1123
Índice de entidades.....	1127
Índice de publicações periódicas.....	1143
Índice geográfico .....	1153
Índice onomástico .....	1159

a partir de 1934 a transfiguração dessa idolatria do chefe-movimento («viver tragicamente») em chefe-Estado («viver habitualmente»). Depois da intensa atividade de propaganda política e de promoção cultural e turística, durante os anos 30 e 40, será nomeado ministro plenipotenciário de Portugal em Berna (7 de dezembro de 1949) e depois ministro plenipotenciário de Portugal em Roma (1954). Entre as várias condecorações que obteve, estão as de Grande Oficial da Ordem de Cristo, Grande Oficial da Ordem de Sant'Iago, Grã-Cruz do Cruzeiro do Sul, Comendador da Ordem de Afonso, o Sábio, Comendador da Legião de Honra, Ordem do Império Britânico e a de Cidadão Honorário de Nova Iorque.

**Bibliografia:** CASTRO, Fernanda de, *Ao fim da memória*, 2 Vol., Lisboa, Editorial Verbo, 1986; HENRIQUES, Raquel Pereira, *António Ferro. Estudo e antologia*, Lisboa, Edições Alfa, 1990; LEAL, Ernesto Castro, *António Ferro. Espaço político e imaginário social (1918-1932)*, Lisboa, Edições Cosmos, 1994.

[Ernesto Castro Leal]

## FERROVIÁRIOS

À data da implantação da República, os cerca de 3000 km de caminhos de ferro portugueses eram explorados, em parte, pela administração-geral dos Caminhos de Ferro do Estado (CFE), que tinha a seu cargo as redes estatais do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e, em outra parte, por seis empresas privadas. À cabeça destas estava a Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, CP após 1910, concessionária das linhas do Norte (de longe, a de maior tráfego do país) e do Leste. No período da República, durante o qual se manteve, com pequenas alterações, a estrutura de exploração referida, os efetivos das redes dos CFE oscilaram entre 4000 e 8000 trabalhadores. Para a CP, a maior empresa do país em número de empregados, os números são mais problemáticos, em consequência de uma importante população trabalhadora flutuante, mas estima-se que oscilaram, no mesmo período, entre 10 000 e 18 000. No total, o número de ferroviários portugueses da metrópole variou entre cerca de 17 000, em 1910, e um máximo de 28 000-30 000, entre 1922 e 1926. Neste último ano, depois de um crescimento medíocre da rede nacional registado durante a República, as linhas estatais perfaziam uma extensão total de 1430 km de via, contra os 1860 km explorados pela CP, Companhia da Beira Alta, Sociedade Estoril (desde 1918), Companhia do Vale do Vouga, Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão, Companhia de Guimarães e Companhia Nacional.

Os caminhos de ferro, que tinham sido um dos motores do desenvolvimento económico e da modernização de Portugal a partir da Regeneração, atingiram no primeiro quartel do século XX o auge da sua importância no tráfego de mercadorias, de volume comparável ao da Marinha Mercante, e no transporte de passageiros, em que lideravam. Só a partir do final dos anos 20, com a reconstrução e ampliação da rede rodoviária, é que o pneu começou a beliscar a hegemonia ferroviária nos transportes terrestres. Os caminhos de ferro cobriam, ainda que com algumas falhas

notórias, todo o mapa nacional, estendendo a sua rede a quase todos os pontos nevralgicos do país. Na vida do setor repercutiam-se fortemente todas as crises, chocavam numerosos interesses e digladiavam-se todas as forças económicas, sociais e políticas. O Estado era onnipresente nos caminhos de ferro, não só pelas redes que explorava diretamente, mas ainda pelo seu papel de outorgante das concessões das companhias privadas, pela regulamentação e fiscalização minuciosa de toda a atividade, bem como pela intervenção decisiva na fixação das tarifas. O Estado era também já, durante a República, o acionista dominante da CP, detendo a partir de 1918 a maioria no conselho de administração. Acionistas estrangeiros pontificavam em algumas companhias mas, no caso da CP, o Comité de Paris (órgão dos obrigacionistas estrangeiros, sediado em França) deteve até 1931, desde o convénio da Companhia Real com os credores, em 1894, um exorbitante direito de consulta prévia e veto sobre todas as deliberações relevantes da administração.

No período republicano, continuando uma tradição que vinha da Monarquia e se estenderia ao Estado Novo, foi intenso o trânsito de personalidades entre a administração dos caminhos de ferro (CP e redes do Estado) e os mais altos cargos do Estado. Numerosos ministros, pelo menos cinco primeiros-ministros e um futuro presidente da República tiveram cargos dirigentes nos caminhos de ferro, antes ou depois de passarem pelo poder. Também os meios da alta finança, comércio e indústria estavam fortemente representados no topo das administrações ferroviárias, casos de J. Adolfo Melo e Sousa, Fausto Figueiredo e Rui Enes Ulrich, todos na CP. Muitos outros cargos superiores da administração foram desempenhados, com altas remunerações, por políticos da República e ex-políticos da Monarquia. Tudo isto fazia os sindicalistas ferroviários falarem da CP como a «grande gamela».

Durante a República, a situação financeira dos caminhos de ferro foi cronicamente periclitante, especialmente a partir de 1916. As enormes dificuldades causadas pela Grande Guerra só por volta de 1922 começaram a desvanecer-se, mas entretanto o investimento ferroviário quase parara, o pagamento dos juros das obrigações fora suspenso e os salários tinham sido corroídos pela inflação. A partir de 1924 começará o período mais próspero da história da CP até então, para em 1929-1930 reentrar num período de marasmo económico, sob o efeito também da concorrência automóvel.

A classe ferroviária encontrava-se, até final da Monarquia, praticamente desorganizada. Dois surtos associativos principais tinham ocorrido na Companhia Real no século XIX, o primeiro em 1872-1873, no quadro da Fraternidade Operária, terminando com uma humilhante derrota dos maquinistas numa greve debelada pelos militares; o segundo, menos efêmero, nos finais da década de 1880 e princípios de 1890, extinguindo-se ao tempo da falência da companhia, em 1894. Neste período formam-se as primeiras associações da classe de ferroviários, das quais só uma perduraria. Apesar dos motivos de descontentamento – horários que chegavam a ultrapassar 12 horas diárias, inexistência de descanso semanal e de férias pagas para a maioria dos trabalhadores, ausência de subsídio de doença –, as greves e os conflitos ferroviários foram raros na Monarquia e as associações de classe pouco duradouras, com a exceção de uma associação de classe de empregados (funcionários) na Companhia Real, fundada em 1887. A imprensa associativa ferroviária foi, em geral, pouco

persistente, excetuado o órgão da referida associação de funcionários, liderado por um republicano. «A classe jazia oprimida, mas contente», comentaria, sob a República, um sindicalista. Na verdade, a segurança do emprego, as perspectivas de carreira, os salários de certas categorias do pessoal e outras regalias, como os passes de transporte, mantinham ainda a família ferroviária numa comparativa vantagem sobre muitas outras classes.

Em 1909-1910, nas vésperas da implantação da República, nova reanimação associativa se iniciou, integrada num surto organizativo e reivindicativo de nova orientação *sindicalista* e inspirada, em parte, na agitação ferroviária em França que, em 1910, atingiria o seu auge com uma greve debelada pela mobilização militar, decretada por Briand. Data de 1909 a fundação da União Ferroviária (UF), no Porto, que se pode considerar a primeira associação de classe ferroviária lutadora que houve em Portugal, durando até à sua extinção pelo Estado Novo. A UF aspirava a ter âmbito nacional, chegando a estabelecer secções em Lisboa e no Barreiro, mas só até 1911, quando os ferroviários do Sul do país começaram a organizar-se separadamente.

Enquanto que o movimento socialista deparou, até final da Monarquia, com sérias dificuldades de penetração entre os ferroviários, a propaganda republicana encontrou notável eco nos caminhos de ferro, embora com fracos reflexos no plano organizativo. O pessoal da Companhia Real e da rede estatal do Sul e Sueste era considerado, em 1910, predominantemente «republicanizado», mantendo-se essa influência até final da Grande Guerra, ainda que crescentemente contestada. A partir de então e até ao Estado Novo, o sindicalismo revolucionário e o comunismo passaram a preponderar, se bem que em desunião, nas organizações de ferroviários, mantendo-se, porém, até final uma certa influência republicana, sobretudo junto das administrações.

Com a implantação da República, para a qual os ferroviários também deram o seu contributo, o panorama das relações laborais e do associativismo ferroviário nos caminhos de ferro mudou bruscamente. Em outubro, na CP, surgiu logo a Associação de Classe do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses, animada sobretudo pelos operários das oficinas. Em novembro de 1910, no quadro de duas greves ferroviárias nortenhas, os comboios paralisaram, o que acontecia pela primeira vez em Portugal desde 1873. A greve da rede do Minho e Douro, que se estendeu a dezembro, além de ter sido a primeira greve ferroviária com sabotagens e a exigência de demissão de administradores, revelou de imediato agudas divisões políticas no seio da classe, opondo o comité grevista, de inspiração *sindicalista*, aos dirigentes associativos, que queriam resolver o conflito com a intervenção do governo. Entre 11 e 16 de Janeiro de 1911, teria lugar a greve ferroviária mais bem sucedida de todo o período da República, uma paralisação nacional que conseguiu imobilizar quase todos os comboios, tanto nas redes estatais como nas privadas. Foi a única greve do período republicano que teve um saldo claramente positivo para os trabalhadores (aumentos, licença anual de 20 dias pagos, passes grátis, etc.). F. Emídio da Silva, autor do primeiro estudo sobre greves em Portugal (1913), considerou-a a greve mais importante realizada em Portugal nos primeiros anos da República. A paralisação ocorreu com a classe ferroviária ainda incipientemente organizada, beneficiando, porém, do clima de contestação generalizada pós-5 de Outubro. A lei da greve de Brito Camacho, de dezembro de

1910, contribuiu também para a perda do velho medo de represálias, embora nas redes do Estado as greves continuassem proibidas, razão pela qual alguns grevistas foram castigados e a melhoria das condições de trabalho só posteriormente concedida pelo governo. Violências e sabotagens ocorreram marginalmente durante a greve. A Carbonária e os recém-criados Batalhões de Voluntários manifestaram-se a 15 de janeiro, nas ruas de Lisboa, contra a vaga de greves simultâneas (além dos ferroviários, os caixeiros, os metalúrgicos e os operários da Companhia Gás de Lisboa). Um movimento anti-greve foi organizado: bandos de vigilantes percorreram as estações ferroviárias de Lisboa e do Alentejo, à caça de grevistas. Em resposta, houve ações de sabotagem no Sul e Sueste, originando, no rescaldo do conflito, o castigo de dezenas de ferroviários. A greve de janeiro de 1911 teve outros efeitos negativos, com que a classe aparentemente não contava. Por um lado, as administrações ferroviárias estatais e privadas endureceram e deixaram de contemporizar, a partir de então, com os «agitadores». Por outro, o governo começou a organizar, em 1911, o serviço militar dos caminhos de ferro, que daria origem, em 1917, ao Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, unidade que, após ter atuado em França e na Flandres no quadro do CEP, foi reciclada no pós-Guerra para o combate às greves ferroviárias em Portugal.

A greve nacional de janeiro de 1911 persuadiu os ferroviários de que, com melhor organização, poderiam chegar muito mais longe. Em 1912, formou-se na rede da CP, com sede em Lisboa, o Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses, por fusão das duas associações de classe já existentes, a dos «empregados» (1887) e a do «pessoal», criada em outubro de 1910. Conhecido por Sindicato da CP, viria a ser o mais importante sindicato ferroviário do país e, certamente, um dos maiores sindicatos portugueses durante a I República. Seguiam-se, em importância, a já referida União Ferroviária, com sede no Porto, confinada a partir de 1911 à rede do Minho e Douro, e a Associação de Classe (depois Sindicato) do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, fundado em 1914 no Barreiro, contra a vontade da maioria republicana e a resistência dos administradores e do governo à organização sindical num serviço do Estado. As fronteiras associativas coincidiam com as das três redes referidas, delimitadas pelos rios Douro e Tejo. Lisboa, Porto e Barreiro tornaram-se, assim, nos três pólos principais da organização ferroviária. As restantes associações ferroviárias, formadas mais tarde, filiavam separadamente o pessoal das pequenas companhias do Norte e Centro. No período republicano, chegou a haver nove associações de classe ferroviária em simultâneo, filiando, nos seus melhores dias, um total de 12 000 a 15 000 trabalhadores, numa população ferroviária total de 25 000 a 30 000. O projeto de criação de uma federação nacional ferroviária, surgido já em 1911, só se concretizaria em 1922, sob orientação do sindicalismo revolucionário e no quadro da CGT, mas nunca conseguindo assumir um papel de coordenação nacional, devido não só às referidas fronteiras geográficas, mas também às profundas clivagens políticas da classe ferroviária, reveladas logo em 1910-1912. De muito curta duração, a Federação Nacional dos Trabalhadores dos Caminhos de Ferro de Portugal e Colónias desapareceria em 1927, sob a Ditadura Militar, com os seus líderes presos e deportados.

O movimento sindical ferroviário, de modo idêntico ao de muitas outras classes de trabalhadores, sofreu uma radicalização crescente sob a República, por via do reforço gradual de uma linha sindicalista, isto é, «anti-política» e revolucionária,



profundamente hostil à «República burguesa», a que acresceria, após a Grande Guerra e a Revolução Bolchevique na Rússia, a influência do comunismo. À margem dos sindicatos, os ferroviários republicanos tentavam usar a sua influência junto das gerências e do governo, em particular para o saneamento político das administrações dos caminhos de ferro, o que aconteceu em 1911, em 1915 (no seguimento do 14 de julho) e em 1919 (após o sidonismo a Monarquia do Norte).

Com a greve de janeiro de 1914 na CP, ficaria consumado o divórcio entre o sindicato e a empresa. A cobrança de quotizações e a distribuição do jornal sindical ficaram definitivamente proibidas nos locais da CP. Verificou-se também a rutura definitiva entre o Sindicato da CP e os governos do Partido Democrático. Em 1913, o primeiro-ministro Afonso Costa tinha-se envolvido pessoalmente nas negociações do novo regulamento da Caixa de Pensões e Reformas da empresa, um assunto melindroso. Além de chefe do governo, Afonso Costa era também acionista e advogado síndico da CP, o que o tornava num alvo perfeito para os ferroviários. O conflito nascido das negociações mediadas por Afonso Costa conduziu a uma greve surpresa na CP, dirigida por Sérgio Príncipe, um aventureiro ligado ao agitador Machado Santos (Príncipe celebrar-se-á no pós-Guerra como líder da Confederação Patronal, onde se ocupará da organização de *lockouts* e da repressão de greves). Iniciada a 14 de janeiro de 1914, a paralisação, ainda que parcial, dos comboios da CP durou nove dias e foi pontuada por sabotagens, descarrilamentos, violências e duríssima repressão por parte das forças da ordem e dos voluntários civis, a Formiga Branca. O governo viu na greve parte de uma conspiração mais vasta para derrubar o governo, que acabaria, de facto, por cair em 9 de fevereiro. No final, os ferroviários nada conseguiram do que pretendiam, as represálias sobre os grevistas incluíram dezenas de despedimentos definitivos e outros castigos, além de que numerosas regalias coletivas, conquistadas em 1911, foram retiradas a grande parte do pessoal, excetuados os maquinistas fiéis ao governo, que furaram a greve. O chefe de exploração da CP, Santos Viegas, seria depois alvejado a tiro por um ferroviário, a quem o jornal sindical prestou homenagem por ter vingado a classe.

Até 1918, com exceção de uma longa greve vitoriosa no Vale do Vouga (1917), cuja companhia era dirigida pelo chefe monárquico Fernando de Sousa, haveria uma relativa acalmia, apesar das crescentes dificuldades causadas pela Guerra, com forte reflexo nos salários e condições de trabalho. Em março de 1918, a semanas da eleição de Sidónio Pais, perante ameaças de greve nos CFE e na CP, o governo sidonista deu instruções às administrações ferroviárias, incluindo a CP, para serem concedidas numerosas regalias aos trabalhadores. No Ministério dos Transportes pontificava, então, Machado Santos, tendo Cunha Leal como diretor-geral. As ordens do governo seriam transmitidas às companhias por Sérgio Príncipe, cujas boas relações com o Sindicato da CP tornavam a anunciada greve desnecessária. Porém, as regalias apresentadas aos trabalhadores por imposição do governo desagradaram fortemente às companhias, que se viam envolvidas em junho seguinte numa greve ferroviária, denunciada pelo governo como tendo sido instigada pelas administrações. A greve contra a legislação que instaurava os novos regulamentos dos caminhos de ferro saiu vitoriosa, causando a suspensão dos decretos, o afastamento do ministro Machado Santos, do diretor-geral Cunha Leal e do obreiro da nova legislação, Sérgio Príncipe. Em 1918, registaram-se

cinco greves ferroviárias, a última das quais, em novembro, integrada na greve geral contra o custo de vida decretada pela União Operária Nacional, tendo sido pontuada por atentados e duramente reprimida, especialmente no Sul e Sueste, originando prisões e despedimentos. O movimento grevista ferroviário, tido por «anarquista» ou «bolchevique», foi sufocado pelo exército e pela polícia em poucos dias. A Associação de Classe do Sul e Sueste foi encerrada pelo governo sidonista e os dirigentes sindicalistas foram presos.

As greves ferroviárias do pós-sidonismo (1919 e 1920), declaradas no período de maior instabilidade da República e de inflação galopante, contribuíram para a desorganização do país e para abalar ainda mais os sucessivos governos, fracos por natureza. As companhias ferroviárias estiveram alegadamente envolvidas em algumas dessas greves, pois viam nelas o modo mais eficaz de pressionar o governo para aumentar a sobretaxa sobre as tarifas. Durante a Monarquia do Norte e a Revolta de Monsanto, os ferroviários, que estavam em luta pela libertação dos sindicalistas presos em 1918, estiveram particularmente ativos na defesa da República, impedindo os movimentos das tropas revoltosas e travando o avanço dos couceiristas sobre Aveiro e Coimbra. Estes pergaminhos de «defesa da República» irão ser invocados, muitas vezes, pelos ferroviários como conferindo um direito à recompensa da classe pelos governantes republicanos. O governo mostraria gratidão, em 1919, recrutando milhares de empregados para os CFE, em parte, é certo, por efeito da aprovação do decreto 5516, de 7 de maio (lei das oito horas de trabalho). Isso não obstou a que no verão de 1919 se declarasse em três companhias de caminhos de ferro (CP, Beira Alta e CN) a talvez mais longa greve até então verificada em Portugal, de 62 dias, iniciada a 2 de julho e terminada a 1 de setembro, por aumentos salariais e um sistema de previdência social. A greve começou com descarrilamentos e sabotagens (locomotivas foram lançadas no fosso da placa giratória em Santa Apolónia) e desencadeou uma repressão duríssima. Em julho foi a estreia nacional do «vagão fantasma»: o recém-formado governo do coronel Sá Cardoso determinou que grevistas presos e escoltados por soldados fossem metidos em vagões abertos e colocados à frente das locomotivas, para impedir sabotagens da via férrea. O sistema tinha sido posto em prática pelos alemães, durante a Grande Guerra e fora trazido para Portugal por Raul Esteves, o comandante do Batalhão de Sapadores de CF que andou no *front*. A greve terminou com a derrota dos ferroviários, a retirada de regalias anteriores e a prisão e o despedimento de muitas dezenas de sindicalistas. Seguir-se-ia uma greve dos CFE, em fevereiro-março de 1920, que durou apenas quatro dias, mas conseguiu aumentos para todos os ferroviários do Estado, que beneficiaria depois também os das companhias. No princípio do outono de 1920, porém, nova longa greve estalaria, iniciada nos CFE a 30 de setembro, alargada em outubro à CP. Nos CFE a greve duraria 70 dias, novo recorde, na CP apenas 41 dias. Os jornais falaram, então, de um «magno plano revolucionário» à escala nacional, em que os caminhos de ferro desempenhariam um papel decisivo. Foram enviadas tropas para as linhas e militarizado o serviço de caminhos de ferro. Os principais dirigentes sindicais dos CFE foram presos e despedidos. Na CP, dado que havia permanentes atentados e sabotagens da via, reapareceu o «vagão fantasma» pela mão do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. O governo, dando fé a certos rumores, mandou prender, como em junho de 1918 o

governo sidonista o fizera, o diretor-geral da CP, Ferreira de Mesquita (monárquico e cunhado de Paiva Couceiro), por suspeita de promoção da greve para fins políticos, libertando-o pouco depois. Obtido o desejado aumento da sobretaxa das tarifas, a CP atirou-se aos grevistas, despedindo muitos deles, entre os quais Manuel Ribeiro (secretário-geral da Federação Maximalista Portuguesa, diretor d'*A Bandeira Vermelha* e empregado de escritório da CP com 17 anos de casa) e Mário Castellano (anarcossindicalista, então figura influente do Sindicato da CP e futuro líder da CGT). Foi total a derrota dos ferroviários e, em especial, do Sindicato, que se viu crescentemente desautorizado e, por fim, obrigado a declarar o fim da greve pelas próprias bases. O pessoal operário das oficinas, sempre determinante na convocação das greves, sofreu castigo especial: à greve seguiu-se um *lockout* nas oficinas, que durou longas semanas, e os operários readmitidos seletivamente seriam, com exceção de um pequeno grupo, retirados do quadro da empresa, ficando sem os correspondentes direitos e regalias. Este «castigo» duraria até 1952.

Em outubro de 1922, uma tentativa de greve na CP, fomentada pelos operários das oficinas gerais, seria de imediato respondida com *lockout*. Foi a última vez que foi tentada uma greve na CP durante a República. Em 1923, dar-se-ia a última greve ferroviária do período republicano, na rede estatal do Sul e Sueste. Na sequência de sabotagens nas locomotivas, na via e nos vapores que ligavam o Terreiro do Paço ao Barreiro, foram de novo enviadas tropas para as linhas, onde um comboio embateu num soldado a cavalo, matando ambos. Houve novamente prisões maciças de ferroviários, membros do comité grevista e dirigentes sindicais, incluindo Miguel Correia, secretário-geral da Federação Ferroviária.

A história do sindicalismo ferroviário sob a I República terminaria, de forma talvez não surpreendente, com a colaboração prestada, em toda a rede nacional de caminhos de ferro, à Revolução de 28 de Maio de 1926. Desencadeado o golpe militar, os ferroviários dos CFE primeiro, os do Minho e Douro em seguida, e, depois, os do Sul e Sueste colaboraram voluntariamente com as forças revoltosas. Os ferroviários do Sul e Sueste, orientados pelo seu sindicato e por um comité liderado pelo anarcossindicalista Miguel Correia, paralisaram todo o serviço de passageiros e mercadorias desde a tarde de 29 de maio, apenas facilitando e organizando o transporte de tropas sublevadas. Contrariando uma ordem expressa do governo da República que lhes fora transmitida pelo diretor do Sul e Sueste, determinando que fosse cortada a linha em Alcácer do Sal e Beja de modo a barrar o caminho aos revoltosos, os ferroviários decidiram antes «impedir por todos os meios» a circulação de comboios com tropas fiéis ao governo. Miguel Correia justificaria esta atitude com acusações ao Partido Democrático, ao governo de António Maria da Silva e às administrações dos CFE (afetas ao governo), revelando ainda ao jornal *O Século* ter mantido negociações com os revoltosos 48 horas antes da eclosão do movimento. Dessas negociações nascera o compromisso do Sindicato com os militares golpistas no sentido de os ferroviários porem os caminhos de ferro «ao serviço único do movimento revolucionário». O governo da Ditadura satisfaz a reivindicação dos ferroviários de os administradores do Sul e Sueste serem demitidos (para em 1927 serem novamente readmitidos, enquanto Miguel Correia era preso e deportado). Na CP, não há notícia de que o sindicato tenha concertado antecipadamente a sua ação com os militares revoltosos.

Os ferroviários da CP seriam, todavia, alvo de um elogio oficial do general Gomes da Costa, em junho de 1926, pela «maneira proficiente e disciplinada como tinham feito decorrer o serviço» por ocasião do 28 de Maio. A presença de Raul Esteves e de outros oficiais odiados entre os chefes do golpe militar suscitava sérias apreensões ao Sindicato da CP, cujo jornal, no entanto, depositou a sua confiança no governo da Ditadura Militar para «encolher as garras» àqueles «militarões».

O balanço da ação dos ferroviários organizados durante a I República foi claramente negativo, traduzindo-se na perda da antiga vantagem sobre outras classes de trabalhadores, quando o associativismo ainda era quase inexistente, em matéria de condições de trabalho. Isso foi em parte fruto das circunstâncias históricas, da enorme instabilidade económica e política da República a partir da Guerra, mas também das orientações sindicais predominantes em associações ferroviárias recém-formadas e inexperientes. As dezenas de greves, desencadeadas sempre à margem da lei, algumas das quais extraordinariamente longas e recheadas de violências, em geral nada conseguiram de positivo, antes implicaram maior instabilidade e desorganização do país, duras perseguições dos sindicalistas e enormes sacrifícios da família ferroviária. Pelo seu radicalismo e pela intransigência política, sob a roupagem do antipolitismo, o sindicalismo ferroviário, nascido com a República, colocou-se à margem do regime republicano e até, muitas vezes, à margem da própria classe, o que não impediu que as suas lutas tivessem repetidamente sido instrumentalizadas por diversas forças políticas e pelas próprias companhias, como a imprensa ferroviária não deixou de reconhecer. À imagem do que aconteceu com o movimento sindical em geral, os sindicatos ferroviários revelaram-se presas fáceis para a Ditadura Militar e o Estado Novo.

**Bibliografia:** BARRETO, José, «Sindicalismo e política nos caminhos de ferro 1872-1961», in MÓNICA, Filomena [et al.], *Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal. Estudos Históricos - 1*, CP, Lisboa, p. 88-168.

[José Barreto]

## FESTA DA ÁRVORE

A Revolução Francesa constituiu um momento de grande riqueza no que diz respeito à realização de festas com um carácter cívico e pedagógico. Entre as festas então fomentadas, encontravam-se as dedicadas ao culto da árvore. A III República Francesa incorporou o referido culto no sistema institucionalizado de festividades cívicas tendente à consagração do regime, constituindo a principal referência para o seu desenvolvimento em Portugal.

No nosso país, as festas da árvore começam a ser celebradas nos últimos anos da Monarquia. As primeiras festas da árvore realizadas em Portugal parecem ter sido as de 1907, dinamizadas pela Liga Nacional de Instrução, uma associação ligada ao republicanismo e à maçonaria. No entanto, só depois da implantação da República é que esta festividade recebeu um notório incremento. A Festa da Árvore realizada em